

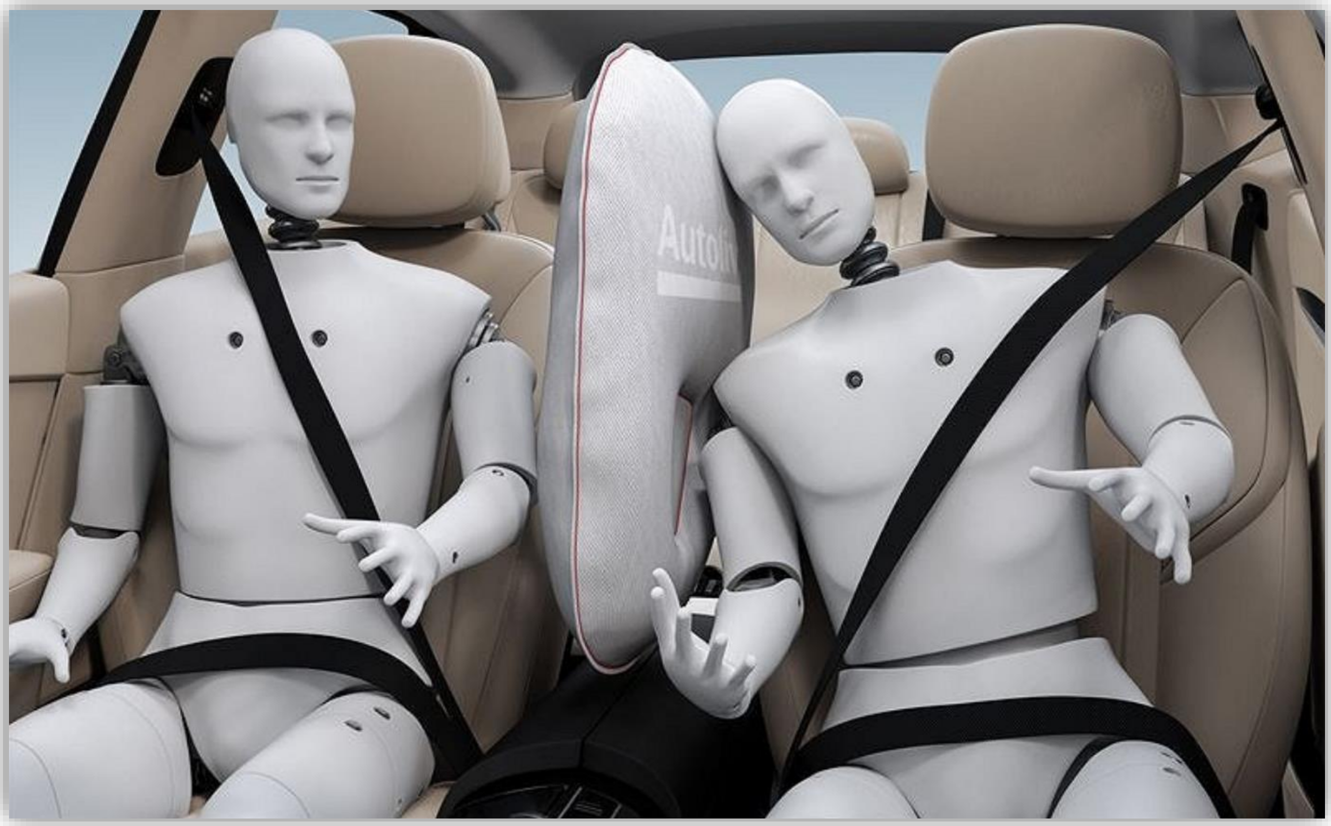

*Riley 2.5 4-door Saloon 1950*

**MOTORNYTT** **fredag 29 november**
**Föregående** **onsdag 27 november**

## 1. Nya uppfinningen: Ska skydda dig från passageraren

2019-11-19

**Nu kommer mitten-krockkudden i nya bilmodeller nästa år**



Här är den nya krockkudden som ska göra att du inte skadar dig på grannen i framsätet.

Autoliv har utvecklat en ny krockkudde som kommer i 19 bilmodeller nästa år.

– Forskning indikerar att den nya krockkudden kan minska skador orsakade av passagerare som kolliderar med varandra med upp till 80 procent, säger Autolivs utvecklingschef Scott Dersham.

I dag demonstrerar Autoliv hur deras senaste krockkudde fungerar på sitt tekniska center i Utah i USA. Den nya kudden är tänkt att rädda liv vid sidokrockar, genom att du inte ska slå i föraren eller passageraren beroende på vart du sitter.

Huvudet är den kroppsdel som oftast skadas i trafikolyckor, och skadorna kan leda till förödande långsiktiga konsekvenser för den drabbade. Vid sidokollisioner, där bilen blir påkörd från passagerarsidan kan föraren slå i fordonets interiör eller en passagerare vilket kan leda till skador på huvudet och bröstkorgen.

Nästa år kommer Euro NCAP att börja testa just den här delen av en bils säkerhet för att förbättra skyddet. Det nya krockprovet gäller från 1 januari 2020. Det är alltså ingen slump att **den nya krockkudden kommer nu och lanseras i 19 bilmodeller.**

Autolivs nya Front Center Airbag ska motverka effekten av att förare och passagerare slår i varandra eller att föraren träffar bilens interiör efter en sidokrock. Den inre stolsmonterade krockkudden vecklas ut i utrymmet mellan föraren och framsätets passagerare, vilket ger skydd för dem och minskar därmed risken för skador i huvud, axel och bröstkorg.



– Forskning indikerar att den nya Front Center-krockkudden kan minska skador orsakade av passagerare som kolliderar med varandra med upp till 80 procent. Om det inte sitter någon i det främre passagerarsätet, kommer krockkudden att förbättra förarens skydd i och med att den förhindrar att föraren slår i fordonets interiör. Det är en teknologisk innovation som befäster Autolivs åtagande att rädda liv och förebygga skador i trafiken över hela världen”, säger Scott Dershem, Vice President Development.



**Av redaktören bytbil**

## 2. Första bilen utan dörrhandtag

2019-11-19

**Så här kommer du in och ut ur elbilen Mustang Mach-E**



**OSLO.** Hur sjutton öppnar man dörren? Fords nya elbil Mustang Mach-E är en av de första bilarna utan vanliga dörrhandtag. Så här fungerar det – när allt går som det ska.

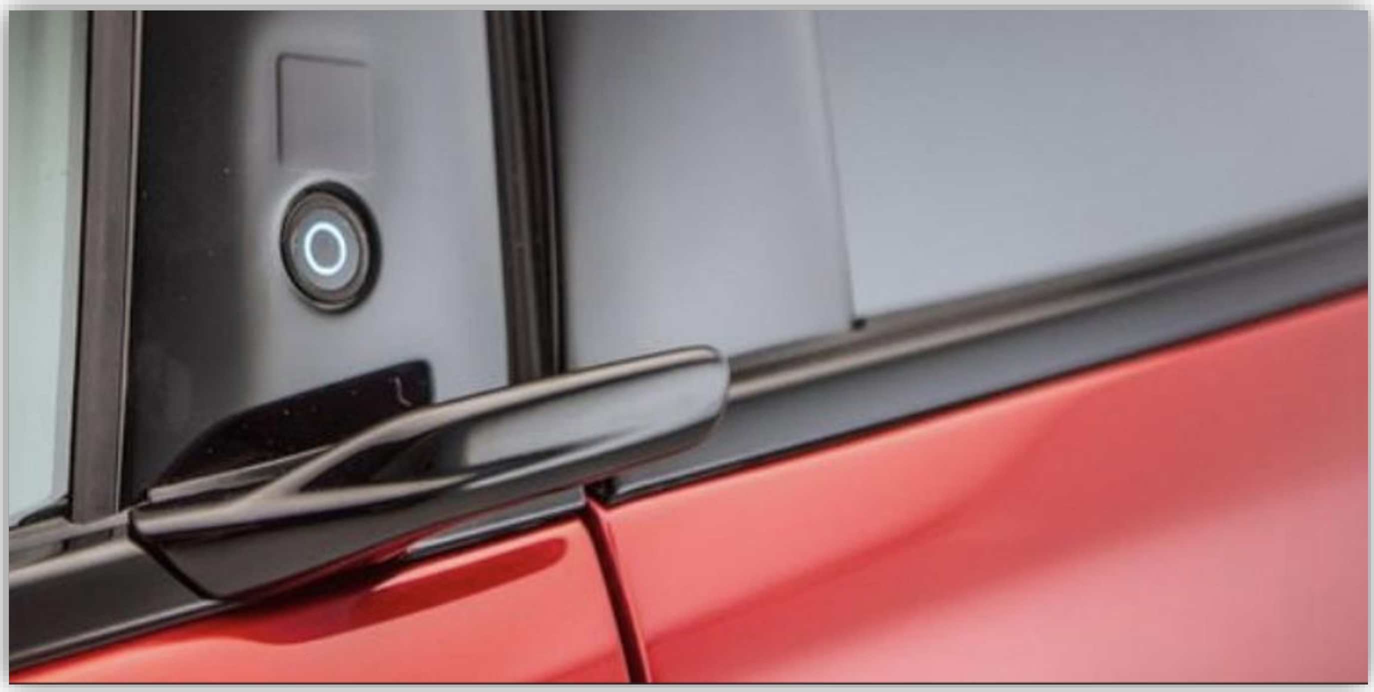
Nya elbilen Ford Mustang Mach-E är fullspäckad med modern teknik. Men kanske är det en liten detalj som är det allra mest revolutionerande: Bilen saknar dörrhandtag. När Tesla tycker att de varit innovativa med infällbara handtag så har Ford gått flera steg längre: Inga handtag alls. Eller jo, en liten krok på dörrlisten finns det faktiskt.

BytBil var på plats på premiärvisningen i Oslo i går och försöker här reda ut hur den nya finessen med dörrar utan handtag fungerar.

Gömd i b-stolpen finns en liten elektronisk knapp som du kan trycka på för att dörren ska öppnas elektriskt. Sedan kan du dra i den lilla kroken och dra upp dörren och kliva in. Enligt Ford ska det också räcka med att ha din telefon i fickan för att bilen ska veta att det är du som kommer och sedan öppna dörren åt dig.

Bakdörrarna har ingen krok att dra i, men de fungerar på samma sätt med en liten knapp och du tar i plåtkanten dör det finns en dold greppyta för att öppna dörren och kliva in.

Skulle du ha glömt din mobiltelefon som låser upp bilen finns det en dold koddosa i b-stolpen där du kan trycka in en personlig kod för att låsa upp bilen. Ford garanterar dessutom att elmotorerna som öppnar dörrarna ska vara tillräckligt starka även om dörren frusit fast i listen, eller om is  och snö täcker dörrkarmarna. Vi vill se bilen under en svensk vinter innan vi köper den garantin…



Men vad händer om batteriet är dött, går det inte att komma in i bilen då? Jo, Ford har satt i små superkapacitorer i dörrarna som lagrar reservström och ska se till att du kan öppna dörren minst en gång trots urladdat batteri. Från insidan öppnas dörrarna också elektriskt, men är batteriet urladdat så drar du några extra millimeter och dörrspärren utlöses mekaniskt. I baksätet finns dock inte den mekaniska funktionen, så då måste du hoppa fram till framsätet för att komma ur bilen.

Men vad händer då vid en olycka? Nyligen blev Tesla stämda av änkan till en man som brann inne i bilen då dörrhandtagen inte gick att öppna för att de inte fälldes ut efter en olycka. Det var lite svårt att få svar på den frågan i kaoset i Oslo när bilen premiärvisades i går.

Vi söker ett exakt svar från Ford, men enligt uppgift ska det gå att trycka på knappen och lossa dörrarna utifrån vid en olycka, men några stabila handtag att dra i och bända upp dörren för den som vill rädda någon ur bilen finns alltså inte.




**Redaktören bytbil**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

# 3. Ford Mustang Mach-E officiell – kommer till Sverige 2020

18 november 2019

**Ford presenterar nu en helt ny suv som de delvis jämför med den genomslagskraft Model T hade på bilindustrin en gång i tiden. Suven är nämligen elektrisk och har fått namnet Mustang Mach-E, utan att vara en sportig coupé eller cabriolet.**




Ford Mustang är en av världens mest kända bilmodeller. Modellen kom 1964 och har sedan dess setts som en av de klassiska muskelbilarna från USA. Numera är modellen, som finns i utförande som tvådörrars fastback (coupé) och cabriolet, inne på sin sjätte generation.

För många är Mustang-namnet heligt, inget annat än en riktig Mustang anses få bära det. Men Ford tänker utanför boxen i detta fall, för nu har den amerikanska biltillverkaren skapat en elektrisk suv med ”Mustang-inspirerat utseende” och dessutom gett den namnet Mustang, dock med tillägget Mach-E. E:et visar att det rör sig om en elbil och Mach-delen i namnet är förstås en vink tillbaka till 1969 års Mach 1-prestandapaket som fanns tillgänglig till Mustang.

**Flera olika drivlinor**

Mustang Mach-E kommer i en rad olika utföranden med mindre och mer kraftfulla elmotorer, med bak- och fyrhjulsdrift och med olika storlekar på batteripacken. Hela nio olika drivlinekonfigurationer presenterades vid avtäckningen i Los Angeles i natt. Svagaste alternativet, som är bakhjulsdrivet, ger ifrån sig 259 hästkrafter och 415 newtonmeter medan starkaste, som kallas för GT Performance-alternativet, har 465 hästkrafter och 830 newtonmeter. Sistnämnda, som är fyrhjulsdriven, gör enligt Ford Europa 0-100 km/h på under fem sekunder, men det är ett blygsamt uttalande då USA-siffrorna, som förvisso är 0-96 km/h (0-60 mph), skvallrar om en tid runt 3,5 sekunder.




**Två batterier**

Två batteristorlekar finnas att välja mellan. Standard Range-storleken har en lagringskapacitet på 75,7 kilowattimmar (kWh) medan Extended Range-storleken kan ”fyllas på” med 98,8 kWh. Det lilla batteriet utgörs av 288 litiumjonceller, det stora av 376.

Batteripacken har placerats i golvkonstruktionen mellan hjulaxlarna och har försetts med rejäla krockabsorberings- och vattentätande skydd. De temperaturregleras med ett vätskeburet system för att alltid erbjuda optimal prestanda oavsett väderlek eller laddteknik. Ford säger att batterisystemet har testats i temperaturer ned till 40 minusgrader.

**Räckvidd**

Räckvidden enligt amerikanska EPA-körcykeln, som är ännu lite hårdare och mer rättvisande än nya WLTP-körcykeln, ligger på mellan 33,8 mil (Standard Range och fyrhjulsdrift) och 48,3 mil (Extended Range och, beroende på utförande, bakhjulsdrift eller fyrhjulsdrift).

Ford Europa berättar att målet är att nå 60 mil i WLTP-körcykeln med en version som har det stora batteriet (Extended Range) och bakhjulsdrift. Skillnaden gentemot EPA:s 48,3 mil är därmed stor.

**Laddning och tider**

Elbilen kan laddas med en maximal effekt på 150 kilowatt (kW), det vill säga en likströmssnabbladdare (Ford är ju en av parterna i Ionity-laddnätverket som snabbt byggs ut i Europa). I teorin betyder det från tom till fullt batteri på 30 minuter (lilla batteriet) och på knappt 40 minuter (stora batteriet). Kontakttypen som används är Typ 2.

Ford erbjuder också en egen laddbox för hemmabruk – Ford Connected Wallbox. Ford säger att med denna går det att ladda fem gånger snabbare än via ett vanligt 230-voltsuttag, med andra ord är laddboxen kapabel till en laddeffekt på 11 kW (trefas 16A).



**Tre körlägen**

Ford Mustang Mach-E kan köras i tre olika lägen som fått namnen Whisper, Engage och Unbridled där förstnämnda är vid lugnare turer och sistnämnda, som namnet påtalar, är när man vill släppa loss elmotorns totala effekt.

De fyrhjulsdrivna varianterna har fått ett system kallat Mach-E 4X och som är en typ av torque vectoring-teknik som fördelar kraften mellan hjulaxlarna på bästa sätt. Värstingvarianten, Mustang Mach-E GT Performance, har dessutom utrustats med adaptiva MagneRide-stötdämpare.

**Nya Sync 4**

Bilen är först ut av Fords alla modeller med nya infotainment- och uppkopplingssystemet Sync 4 som använder sig av maskininlärning, en form av artificiell intelligens, för att lära sig av och anpassa sig till föraren. Hjärtat i systemet är den stora skärmen i mittkonsolens förlängning på instrumentbrädan. Placeringen är inte helt olik hur den är i Teslas modeller, även gränssnittet känns väldigt Tesla-aktigt. Ford har dock tagit det ett steg längre. Medan Tesla Model 3-föraren får förlita sig helt på skärmen till höger om ratten har Ford placerat en mindre skärm bakom ratten där viktig information presenteras utan att ögonen behöver flytta fokus allt för långt bort från trafiken. Fords huvudskärm har dessutom ett scrollvred på huvudskärmens nere del.

**Plats för fem**

Mustang Mach-E rymmer fem personer och rymmer 402 liter bakom baksätesryggen. Ingen imponerande siffra men då elmotor framtill saknas har bilen även en så kallad ”frunk”, ett bagageutrymme under främre huven. Detta rymmer 100 liter.

Fäller man baksätesryggen ryms upp till 1 420 liter.



**Pris och lansering**

Fords elektriska suv Mustang Mach-E ska lanseras i Sverige och övriga Europa under 2020. När exakt återstår att se, men det verkar vara mot slutet av året. Prestandaversionen GT Performance dyker dock upp tidigast 2021.

Några prisuppgifter finns inte för Europa, men i USA kostar Mustang Mach-E från 43 895 dollar vilket med den svaga svenska krona vi nu upplever betyder 422 500 kronor.



GALLERI
**Ford Mustang Mach-E**
**29 bilder**

**Av Mattias Rabe**

RECHARGE

## 4. Volkswagen ID Space Vizzion är nya elkombin som utmanar Volvo V90

Publicerad 2019-11-20, 09:08

**Ska locka svenska köpare med lång räckvidd, fyrhjulsdrift och stora utrymmen.**



**Det blev en hel del** intresse när Volkswagen visade upp de första skisserna på eldrivna kombin ID Space Vizzion. Nu har den premiärvisats i sin helhet på bilsalongen i Los Angeles.

Volkswagen ID Space Vizzion är alltså ett nytt tillskott i den så kallade ID-familjen med eldrivna modeller. Först ut blir kompaktmodellen ID 3, men är det något framför allt svenska köpare skriker efter är det en eldriven kombi – och nu är den alltså på gång.

**När det gäller** designen har Volkswagen fokuserat på att sänka luftmotståndet för att förlänga räckvidden. Den ligger på 59 mil enligt WLTP-körcykeln tack vare ett batteripaket på 77 kWh.






**På insidan finns** en enkel display med det allra viktigaste framför föraren samt en kompletterande head up-display som visar mer information direkt i rutan med hjälp av förstärkt verklighet, eller augmented reality. Det finns också en 15,6 tum stor pekskärm som styr infotainmentsystemet.

Eftersom bilen bygger på Volkswagens så kallade MEB-plattform och inte behöver ta hänsyn till någon förbränningsmotor skryter Volkswagen med att utrymmena är större än i andra jämförbara bilar i klassen. Det är en stor bil: Volkswagen ID Space Vizzion är tre centimeter längre än Volvo V90 men något smalare och betydligt högre, så den ger mer suv-vibbar än V90.





**Bagageutrymmet** ska kunna lasta 586 liter vilket i så fall är 26 liter mer än i Volvo V90.

**Volkswagen ID** Space Vizzion har två elmotorer på sammanlagt 340 hästkrafter och fyrhjulsdrift. 0–100 km/h ska gå på 5,4 sekunder. Det finns också en snikversion med 279 hästkrafter och enbart bakhjulsdrift.

Tyvärr dröjer det hela två år innan vi får se den helt produktionsklara versionen av Volkswagens elkombi. Den ska preliminärt presenteras i slutet av 2021 och kommer sedan lanseras i bland annat Sverige.



**Av Erik Söderholm**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 5. Provkörning av BMW M8 Competition Coupé

19 november 2019

**BMW M8 är en M5:a med slankare, mindre praktisk kaross. Utformningen som den sportigare brodern har och den höga prislappen på 1.669.000 kr ger M8 Competition hårdare konkurrenter. Pallar den trycket?**




En knallröd BMW M8 Competition står och väntar i depågatan till en av världens roligaste racingbanor; Autodromo do Algarve. På papperet ser det lovande ut: V8, 625 hästkrafter, 750 Nm, 0-100 km/h på 3,2 sekunder, variabel fyrhjulsdrift, växellåda från BMW M och styvare hjulupphängning med förstärkningsstag fram och bak. Startknappen är lika röd som lacken och uppstarten är kraftfull från den 4,4 liter stora spisen, dubbelturboladdad förstås. Den BMW M-specifika växelväljaren trycks åt höger för att lägga i Drive, ett till tryck och det blir sportläge.

BMW:s fabriksförare – Bruno Spengler, leder mig runt banan och direkt får de 625 hästkrafterna bekänna färg över den långa raksträckan på innerplan. Att bilen är snabb är ett faktum, men det känns inte så snabbt som jag förväntar mig från 625 hästkrafter. Kanske är det en arbetsskada… För när 0-100 km/h anges gå på 3,2 sekunder förstår man att den är ruskigt snabb. Under den korta sprinten matchar M8 Competition McLarens senaste modell, GT, med sina 620 hästar och 630 Nm. 3,2 sekunder är också en hel sekund snabbare än föregångaren BMW M6. Här spelar M8:s fyrhjulsdrift en betydande roll i båda jämförelserna. Vikten spelar i stället en negativ roll när vi jämför 0-200 km/h med nämnda McLaren som klarar sprinten på 9,0 sekunder och BMW M8 Competition på 10,6. Ett tydligt bevis på att hästkrafter inte är allt…

Lagom till inbromsningen till den snäva vänsterkurvan som följer lutar rakan utför. Men det vållar inga problem för M8, bromskraften är mastodont. Det känns att bilen är tung, men de riktigt stora kolfiberkeramiska skivorna (400 mm fram, 380 mm bak) med sexkolvsok fram gör sitt jobb exemplariskt. Merpriset på 88 600 kronor smakar dock illa, borde kanske vara standard när grundpriset ligger på 1 669 000 kr…



*Köregenskaperna kan ställas i rekordmånga parametrar på skärmen…*

Bilen svarar bra på mina rattrörelser men jag saknar den mekaniska känslan som återfinns i riktiga sportbilar. Alltjämt är greppnivån riktigt hög och det varken över- eller understyr. Hjälpsystemen är avstängda, fyrhjulsdriften är i normalt läge och greppet under acceleration förbluffar – det går som på räls! På gott och ont. I jakten på dramatik lägger jag den variabla fyrhjulsdriften i sportläge för att större del av kraften ska skickas till bakhjulen. Men den direkta responsen i drivlinan saknas för att få en lätt överstyrning genom kurvan. Skillnaden mellan de olika inställningarna av fyrhjulsdriften är minimal. Kanske upplevs skillnaderna större på Sveriges banor med långsammare, knixigare kurvor.

Men BMW M8 Competition har ett sista ess i rockärmen. För den erfarna föraren kan kraften fördelas helt och hållet till bakhjulen, kruxet är att antisladdsystemet måste vara helt urkopplat. Jag samlar mod och kopplar bort drivningen till framhjulen, väl medveten om att bilen kostar närmare två miljoner. Att pressa bilen till gränsen på samma sätt som mina tidigare varv vore dumdristigt för hastigheterna M8 Competition kan hålla runt varvet är inget att leka med. Förmodligen ger det ett livligare beteende, men hur många kan och vågar köra sin bil så? I stället kan jag konstatera att den blir sådär härligt lättsladdad och hanterbar som BMW ofta blir när M8 provoceras ut från banans långsammaste kurva.

Sammanfattningsvis är BMW M8 Competition inte riktigt så vass som jag hoppats på. I somras var BMW M850i med i bankalaset, en bil som imponerade med ett väldigt balanserat chassi och hög greppnivå. Men som saknade känsla. Då förlät vi M850i eftersom M8 var på ingång. Här har vi nu BMW M8 Competition, som är två steg över M850i, men ändå är den inte fullt så kul som den skulle kunna vara. Någon racingkänsla återfinns inte i varken styrning, motor eller växellåda. I sig är det inte så konstigt, 8-serien är en tung lyxcoupé. I själva verket är det Mercedes-AMG GT 63 S, ett monster till fyrdörrarscoupé, som satt nya måttstockar i klassen. Måttstockar som M8 Competition inte kommer i närheten av trots att modellnamnet innehåller både ”M” och ”Competition”.




*… men med de röda rattknapparna kan två sparade inställningar aktiveras enkelt med ett tryck.*

Hur är den på vägen då? Det tvingas jag ta reda på i den taklösa versionen: M8 Competition cabriolet. Coupén är nämligen bara tillgänglig under ett fåtal varv på racingbanan. Cabriolet-versionen är som alltid tyngre (+135 kg) och mindre vridstyv. Men även klart dyrare med ett frånpris på 1 775 000 kronor.

Den inplanerade rutten ledder oss upp på fantastiska, smala och kurviga bergsvägar helt utan trafik. M8:an känns stor, även om styrningen upplevs skarpare än på banan är det fortfarande ingen renodlad sportbilskänsla som förmedlas. Om man nu ser M8 Competiton som en sportbil. Fjädringen är ställbar på elektroniskt vis och det blir stötigt i det hårdaste läget, men ändå gungar bilen fram över ojämnheterna och planterar sig inte helt i asfalten, vilket såklart kan påverkas av den extra vikten.

Vägen rätar ut sig och omfamnas av den rikliga växtligheten. I det lägre registret bjuder V8:an på en riktigt trevlig ljudkuliss med historiska toner, här är cabrioleten oslagbar! Vid högre varvtal försvinner mycket av det utkristalliserade V8-ljudet och ett högljutt dån når öronen.

Sportläge byts till komfort, tempot sänks och jag tar mig an bilen så som den förmodligen kommer användas. Stolarna bjuder på riktigt bra omslutning, mjukt läder och sidostöd som håller fast en vid aktiv körning – komfort och sport i en skön kombination. Fjädringskomforten imponerar för en så potent bil som M8 Competition där det styvare chassit fortfarande är kompatibelt med långa körningar. Riktningsstabiliteten är så bra den kan vara och trots 625 hästkrafter är M8 Competition en enkel och ansträngningslös bil att köra. Och det är tydligt att M8 Competition gör sig bättre som GT-bil än som sportbil.




*Kolfiber i mängder och knubbigare växelväjare.*
*Knappen vänster om P ställer växlingarnas hårdhet.*

Både M8 Coupé och Cabriolet är väldigt opraktiska bilar. Trots en karosslängd på 487 centimeter har M8 Coupé ett riktigt trångt baksäte som kan jämföras med det i Porsche 911. Inte heller bagageutrymmet är något att skryta med, 420 liter ryms innanför den lilla öppningen till bagagelucka. Med andra ord lika mycket/lite som McLaren GT rymmer i skuffen. Men det kommer en lösning i form av BMW M8 Gran Coupé. Det blir en direkt konkurrent till Mercedes-AMG GT 4-door och Porsche Panamera med fyra dörrar och en längd på en bit över fem meter. Nästa år är den här och intressant är att M8 Gran Coupé är 32 000 kronor billigare, eller mindre dyr, än M8 Competition Coupé.
Varför Mercedes-AMG och BMW M fått storhetsvansinne gällande prissättningen på deras stora prestandacoupéer är en fråga till en annan gång. Men jag kan bara inflika att BMW M6 Coupé kostade 1 229 400 kronor innan den slutade säljas och avlöstes av M8.

## Det här är nytt!

**Drivlina.**
Motor, växellåda och fyrhjulsdrift är samma som i BMW M5 Competition.
**Hårdare.**
Förstärkningsplåt under motorn är unik för M8 Competition. Justerade länkarmar ger mer camber för framhjulen. M8 Competition har en 24 mm lägre tyngdpunkt än motsvarande 5-serie.
**Bromssystem.**
Alla versioner av M8 har ett M-specifikt integrerat bromssystem som är kompaktare och sparar två kilogram jämfört med ett konventionellt system.



*Baksätet är trångt i alla ledder och kan jämföras med det i Porsche 911.*

**BMW M8 Competition**
**Pris**
1 669 000 kronor, säljs nu.

---

**Motor**
Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 89,0/88,3 mm, cylindervolym 4 395 cm3. Max effekt 625 hk (460 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 750 Nm vid 1 800-5 800 r/min.

---

**Kraftöverföring**
Motor fram, variabel fyrhjulsdrift. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

---

**Fjädring/hjulställ**
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 tvärställda länkarmar per sida.

---

**Styrning**
Elservo. Vändcirkel 12,2 meter.

---

**Bromsar**
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

---

**Hjul**
Lättmetallfälg. Fram: Fälgbredd 9,5 tum, däck 275/35 ZR20. Bak: Fälgbredd 10,5 tum, däck 285/35 ZR20.

---

**Mått/vikt (cm/kg)**
Axelavstånd 283, längd 487, bredd 191, höjd 136, spårvidd f/b 163/163. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 960, maxlast 425, max släpvagnsvikt 0. Tank 68 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 420 liter.

---

**Fartresurser**
Acceleration 0-100 km/h 3,2 s, toppfart 250 (305 med M Drivers Package) km/h.

---

**Bränsleförbrukning (NEDC)**
Blandad körning 1,05 l/mil. CO2 238 g/km.

---

**Bränsleförbrukning (WLTP)**
Blandad körning 1,01 l/mil. CO2 253 g/km.

---

**Garantier**
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

---

**Skatt**
14 536 kronor per år de första tre åren, därefter 3 154 kronor per år.

## Rivaler



**Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé**
BMW spelar lite i en egen liga med M8 Coupé då den endast har två dörrar. Hur som helst är GT 63 S klart roligare att köra, trots att den är 18 cm längre.
Pris: 1 670 000 kronor.




**Porsche Panamera Turbo**
När Mercedes är den roliga är Panamera den bästa allroundbilen av trion. Inte lika snabb men alltjämt en dröm att köra.
Pris: 1 550 000 kronor.



*Bakom de unika 20-tums fälgarna döljer sig guldiga bromsok som skvallrar om keramiska skivor.*

GALLERI
**BMW M8 Competition Gran Coupé 2020**
**139 bilder**

GALLERI
**BMW M8 Competition Coupé 2020**
**61 bilder**

GALLERI
**BMW M8 Competition Cabriolet 2020**
**51 bilder**




**Av Oskar Krüger**

## 6. Skattesmäll hotar för HVO-diesel och E85: "Väldigt allvarligt"

Publicerad 2019-11-21, 06:29

**Mer klimatsmarta bränslen kan bli ordentligt mycket dyrare.**




**Intresset för att** tanka mer klimatsmarta bränslen i vanliga förbränningsbilar är stort. Ford hoppas på en comeback för etanolbilarna med suven Kuga och efterfrågan på så kallad HVO100-diesel är hög.

I våras var auto motor & sport också först att berätta om Miljöpartiets nya satsning på att bygga om vanliga bensinbilar och efterkonvertera dem till etanoldrift. Det beskrevs av miljö-partisten Bengt Annebäck som "förmodligen den mest kostnadseffektiva minskningen av driv-husgaser som finns".

**I söndags kom ett** nytt utspel från Miljöpartiet där partiets styrelse beslutat att driva på för att införa ett särskilt bidrag till den som bygger om en bil till etanoldrift. Bidraget blir på 5.000 kronor vilket ska täcka ungefär halva kostnaden för att bygga om sin bil, skriver Sveriges Radio.

*Läs också: Forskaren om HVO: "Vi behöver producera mer i Sverige"*

**Men det finns en** faktor som kan ställa hela planen på ända. EU vill slopa skattebefrielsen på biobränslen som framställs av exempelvis vete eller socker. Däremot ska biobränslen som framställs av avfallsrester skattebefrias.

Tanken är att skattebefrielsen ska slopas vid årsskiftet 2020/21.

**"Det ser vi som** väldigt allvarligt, eftersom vi använder väldigt mycket biodrivmedel. Det blir enormt mycket ökade kostnader eller i värsta fall att vi måste gå tillbaka till fossila drivmedel", säger Leif Magnusson, som jobbar med kollektivtrafiken i Västra Götalands län, till Ekot.

Miljöpartiets språkrör Per Bolund vill inte säga hur dyr etanolen eller HVO-dieseln skulle kunna bli utan skattebefrielsen. Men han är övertygad om att Sverige kommer kunna stå emot EU:s krav på att slopa skattebefrielsen.

**"Den frågan är** ju långt ifrån avgjord och där kommer Sverige tillsammans med andra länder kämpa för att biodrivmedel ska vara skattebefriade", säger han till SR.




*Volvo var en av tillverkarna som satsade på etanoldrift för några år sedan.*
*Nu är satsningen nedlagd sedan länge.*



**Stor guide: Här är bästa dieseln för din bil – jämför alla mackar**




**Ny genomgång: Tanka klimatsmart diesel – lättare sagt än gjort**



**Nya förslaget: Miljöpartiet vill att du konverterar bensinbilen till etanol**



**Ford går mot strömmen – satsar på E85**

**Av Erik Söderholm**

RECHARGE

## 7. Laddhybrider dyra att serva – kan bli en överraskning för ägaren

Publicerad 2018-02-16 06:34, uppdaterad 2019-11-19 16:30

**En elbil brukar vara mycket billigare att serva än en bil med förbränningsmotor. Men för laddhybrider kan servicekostnaden istället bli mycket högre, visar vår granskning av totalt 50 bensin-, diesel-, laddhybrid- och elbilar.**




*Laddhybrider kan bli betydligt billigare att äga än en bensin- eller dieselbil om den laddas och körs mycket på el. Men servicekostnaden kan faktiskt bli högre, visar vår granskning.*

**Det är lätt att bara** titta på prislappen när det är dags att byta bil. Men riktigt så enkelt är det inte. Ägandekostnaden över tid är mycket viktigare – och då kan en elbil eller laddhybrid, som visserligen är dyrare att köpa – ändå bli billigare i längden.

En viktig punkt i ägandekostnaderna är service. När bilsäljarna har låg marginal på själva bilen är det viktigt för dem att istället tjäna pengar på servicen.

**Vår granskning visar att** en elbil oftast är billigare att serva än motsvarande bil med bensin- eller dieselmotor. Men det gäller inte för laddhybrider. Där är det i princip två drivlinor som "bakats ihop", och det kan istället öka servicekostnaden.



*Volkswagens populära laddhybrid Passat GTE kostar 6.400 kronor mer att serva än dieseldrivna Passat TDI under de första 6.000 milen.*

**Ett exempel är** Hyundai Ioniq. Den eldrivna versionen har en servicekostnad på 6.608 kronor för de första 6.000 milen. Hybridmodellen och laddhybriden, som båda har bensinmotor, kostar hela 15.178 kronor att serva under samma sträcka.

Ännu större är skillnaden för Renault Zoe, jämfört med bensindrivna Renault Clio Energy TCe 90. Den kostar mer än tre gånger mer att serva. För eldrivna Volkswagen e-Golf är skillnaden betydligt mindre mot bensindrivna Golf TSI.

**Allra värst i vår** granskning är faktiskt hybridbilarna, alltså bilmodeller med bensinmotor och elmotor men som inte kan laddas i uttag. Snittservicekostnaden för våra granskade modeller är nästan 14.000 kronor, att jämföra med bara 5.000 kronor för elbilarna och 12.000 för laddhybriderna.

Det är kanske inte så konstigt att Porsche Panamera är dyrast av alla modeller att serva i vår granskning, men bland de mer "vanliga" modellerna sticker lilla småbilen Lexus UX ut. Den kostar nästan 17.000 kronor att serva under de första 6.000 milen, eller nästan tre kronor milen bara för servicen. Å andra sidan får Lexus verkstäder ofta mycket höga betyg av ägarna i vår begagnatdatabas.




*Volvo tar ganska bra betalt för servicen oavsett bränsle.*
*Mellan 10.000 och 12.400 kronor för de första 6.000 milen.*

**Laddhybriderna i vår** granskning är alltså betydligt dyrare än både elbilarna och de vanliga bensin- och dieselbilarna att serva. Det gäller alltså att ladda och köra så mycket som möjligt på el för att väga upp merkostnaden.

Laddhybriden Volkswagen Passat GTE är hela 6.400 kronor dyrare att serva än dieselmodellen. För Volvos laddhybrider är skillnaden obefintlig jämfört med de dieseldrivna versionerna.

**Det är också** intressant att jämföra servicekostnaden mellan olika verkstäder. Ibland är det billigare att serva utanför storstäderna, men behöver du åka en bit får du också räkna med reskostnaden och tidsåtgången.

Laddhybrider är komplicerade konstruktioner med avancerad teknik där allt ska funka tillsammans. För att undvika fel och höga verkstadsnotor är det viktigt att bilen servas enligt planen.

**Men kom också ihåg** att servicekostnaden bara är en liten del av alla ägandekostnader – värdetappet "kostar" dig till exempel mycket mer än så. Och om den laddas och körs på el kan laddhybriden ändå bli mycket billigare att äga i längden.

## Servicekostnad elbilar

| Bilmodell | Servicekostnad |
|---|---|
| Hyundai Ioniq Electric | 6.608:– |
| Hyundai Kona Electric | 6.444:– |
| Nissan Leaf (nya modellen) | 3.625:– |
| Kia e-Niro | 4.936:– |
| Kia e-Soul | 4.936:– |
| Renault Zoe 41 kWh (gamla modellen) | 2.645:– |
| Volkswagen e-Golf | 6.043:– |

## Servicekostnad laddhybrider

| Bilmodell | Servicekostnad |
|---|---|
| Hyundai Ioniq Plug-in Hybrid | 15.178:– |
| Kia Niro Plug-in Hybrid | 11.220:– |
| Kia Optima SW Plug-in Hybrid | 9.500:– |
| Mercedes GLC 350 e | 14.724:– |
| Mitsubishi Outlander PHEV | 9.651:– |
| Toyota Prius Plug-in Hybrid | 11.044:– |
| Volkswagen Golf GTE | 14.300:– |
| Volkswagen Passat GTE | 13.900:– |
| Volvo V60 T8 Twin Engine | 12.365:– |
| Volvo V90 T8 Twin Engine | 11.044:– |
| Volvo XC40 T5 Twin Engine | 11.044:– |
| Volvo XC60 T8 Twin Engine | 10.989:– |
| Volvo XC90 T8 Twin Engine | 11.044:– |

## Servicekostnad hybridbilar

| Bilmodell | Servicekostnad |
|---|---|
| Hyundai Ioniq Hybrid | 15.178:– |
| Kia Niro Hybrid | 15.180:– |
| Lexus UX 250h AWD | 16.779:– |
| Toyota Auris Hybrid Sports Touring | 12.484:– |
| Toyota C-HR | 12.458:– |
| Toyota Corolla Hybrid | 13.066:– |
| Toyota Prius | 12.443:– |

## Servicekostnad bensin- och dieselbilar (som jämförelse)

| Bilmodell | Servicekostnad |
|---|---|
| BMW 320d xDrive Touring | 3.895:– |
| Ford Focus 1,0 Ecoboost 125 | 9.624:– |
| Ford Mondeo 2,0 TDCi 180 AWD | 13.020:– |
| Hyundai i30 1,4 Turbo | 12.933:– |
| Kia Ceed 1,0 T-GDi 120 | 9.418:– |
| Kia Sportage 1,6 | 10.099:– |
| Mazda 3 Skyactiv-G 2,0 | 12.685:– |
| Mercedes C 220d Kombi | 10.536:– |
| Mercedes E 220d Kombi | 11.491:– |
| Porsche Cayenne S | 14.236:– |
| Porsche Panamera 4S | 23.501:– |
| Renault Clio Energy TCe 90 | 8.891:– |
| Skoda Scala TSI 150 DSG7 | 8.890:– |
| Volkswagen Golf TSI 130 ACT | 9.379:– |
| Volkswagen Golf TSI 130 ACT DSG | 9.829:– |
| Volkswagen Passat Sportscombi 2,0 TDI 4Motion | 7.499:– |

| | |
|---|---|
| Volvo V60 D4 AWD | 12.073:– |
| Volvo V60 Cross Country D4 AWD | 11.683:– |
| Volvo V90 D4 | 11.448:– |
| Volvo V90 D5 AWD | 10.784:– |
| Volvo XC40 D4 AWD Polestar | 9.758:– |
| Volvo XC60 D4 AWD | 10.411:– |
| Volvo XC90 D5 AWD | 10.258:– |

## Servicekostnad per bränsle

| Bränsle | Servicekostnad snitt |
|---|---|
| Bensin | 11.771:– |
| Diesel | 10.238:– |
| El | 5.034:– |
| Hybrid | 13.941:– |
| Laddhybrid | 12.000:– |

*Uppgifterna är hämtade från auto motor & sports tester från 2016 och framåt, och gäller för de första 6.000 milen.*

**Av Erik Söderholm**




**Elbilar och laddhybrider dyrare att köpa – men ofta billigare att äga**

**Överraskningen i laddhybriden: Motorolja för 10 kronor milen**



**Av Erik Söderholm**

# 8. Nikolas nya elbilsbatteri ska ge dubbel räckvidd till halva priset

2019-11-19

## Nikola Motors: Vårt batteri kommer att revolutionera elbilarna




Dubbelt så mycket energi och hälften så tungt. Nikola Motors hävdar att de uppfunnit ett revolutionerande elbilsbatteri. Räckvidden i en personbil kommer att vara 100 mil.

Vikten och energitätheten hos lithiumjon-batterier har länge varit en av elbilarnas akilleshälar. Få elbilar kommer längre än 40 mil i verklig räckvidd – och då är batteriet så stort och tungt att bilen ofta väger över två ton.

Nu säger lastbilstillverkaren Nikola Motor, som utvecklar bränslecellsdrivna lastbilar, att de löst batteriernas heliga gral. Företaget skickade i dag ut nyheten att uppfunnit en ny typ av battericell som har dubbelt så hög energitäthet och endast väger hälften så mycket som dagens batterier som används av Tesla, Audi, BMW, Renault, Nissan och alla andra tillverkare som i dag har elbilar på marknaden.

Dessutom ska batteriet vara tillverkat utan metallerna nickel och kobolt som i dag finns i alla lithiumjonbatterier och har anklagats för att göra batterierna smutsiga och miljöovänliga. Enligt Nikola ska batterierna klara mer än 2000 laddningscykler utan att utmattas allt för mycket.

– Antalet laddningar motsvarar att köra ett fordon flera hundra tusen kilometer. Detta är den största utvecklingen vi har sett i batterivärlden, säger Nikolas vd och grundare Trevor Milton.

Just nu är alla detaljer hemligstämplade – men om tio månader lovar de att demonstrera batteriet.

– Vi använder helt andra kemikalier, med en litiumkomponent. Det är svårt att förklara vad det är utan att avslöja det hemliga receptet.

Det låter kanske för bra för att vara sant, men Nikola uppger också att batterierna kostar ungefär hälften så mycket som dagens batterier, räknat per kilowattimme. Dessutom blir miljöpåverkan mycket lägre i och med att nickel och kobolt inte längre behövs.




Enligt Nikolas vd Trevor Milton pågår nu samtal med flera biltillverkare om batteritekniken och de kommer att välja en tillverkare som huvudpartner. Men de öppnar också för att licensiera tekniken till att bilmärken som vill samarbeta.

Nyheten om det tekniska genombrottet fick flera aktier att falla. Bland annat gick aktiekursen för svenska Powercell ned med sex procent. Även norska vätgasbolaget Nel föll kraftigt efter att nyheten blivit känd. Nikolas aktier är inte noterade, men för några dagar sedan kom uppgifter om att Trevor Milton numera är miljardär och har köpt ett nytt mansion.

Tesla har i dag bilmarknadens mest effektiva batterier när det kommer till räckvidd, men de är fortfarande dyra att framställa och gör att priserna på Teslas bilar alltjämt är högre än för motsvarande bensinbil.

– Vi talar inte om små förbättringar; vi talar om att dubbla din mobiltelefons batterikapacitet. Vi pratar om att fördubbla utbudet av elbilar och vätgaselektriska fordon runt om i världen, säger Trevor Milton.

Kommentarerna från experter är hittills få, men Nikola har nu tio månader på sig att bevisa att nyheten är sann och att batteriet håller vad de lovat.




**Av redaktören bytbil**

Feber

## 9. Eldriven handbyggd motorcykel från Sydafrika

2019-11-19 kl 19:00

**Det här är Blackstone Tek HyperTek E-Moto**



Blackstone Tek, eller bara BST, är ett företag från Sydafrika som är kända för sina kolfiberfälgar för både bilar och motorcyklar. Nu visar de upp sin senaste produkt som är en eldriven naken motorcykel som fått namnet HyperTek E-Moto. Designat har Pierre Terblanche gjort och han ligger bland annat bakom linjerna på Ducati 749, 888, 999, Hypermotard och Confederates feta hoj X132 Hellcat Speedster.

Hojen bygger på en kolfiberram i ett stycke sammanlänkad med en fräst enkelsving bak. I ramen sitter en DHX Hawk-motor som ger 106 hästar och som har ett vrid på 120 newtonmeter. Den får i sin tur kraft från ett batteripack på 4,75 kWh och det är det som sitter där en vanlig motor brukar sitta. Räckvidden anges till 30 mil och man ska kunna snabbladda på 30 minuter. På vissa av bilderna ser ni att det även sitter en extra klump under batteriet, och det är en version som har ytterligare ett batteri. Om siffrorna här gäller för den versionen eller den med bara ett batteri är oklart för tillfället. Hojens vikt ligger på 204 kilo.




Som vi kan se finns det inga instrument att glutta på. Tanken är istället att man använder sig av den tillhörande Cross X1-hjälmen som har head-up-display i sig. På den ska man kunna se allt man behöver gällande hojen. I hjälmen finns även en kamera som ser bakåt, så därför behövs inga backspeglar. En sak som dock finns är ett kopplingshandtag och detta ska faktiskt fungera som ett vanligt kopplingshandtag trots att det inte finns någon växellåda. Du ska alltså kunna använda detta för att dra igång en burnout eller exempelvis köra lite på bakhjulet. Vidare ska det finnas farthållare, hill-climb-assist och en ljudgenerator som kan skapa fräsiga ljud när du susar förbi.

HyperTek E-Moto kommer att handbyggas i en begränsad upplaga och ni vet ju vad det brukar innebära - en salt prislapp. Så är även fallet här och för att bli ägare till en sån här får man hosta upp 80.000 euro. Planen är att börja tillverka om 18 månader.

autoblog.com +

**AV BOBBY GREEN**



[CONFEDERATE MOTORCYCLES BYTER NAMN
SKA FOKUSERA PÅ ELMOTORCYKLAR]



[Ducati på gång med elmotorcykel
Snart produktionsdags!]



[Erik Buells nya företag heter Fuell
Presenterar en elcykel och en elmotorcykel]

## 10. Rekorddyr diamant-Koenigsegg blir tavla

2019-11-21

**Konstnären: ”Episk dag med målning av en Koenigsegg”**




Nu är världens dyraste Koenigsegg ett konstverk – i dubbel bemärkelse. Agera FE Thor är täckt av krossade diamanter och värd 75 miljoner har blivit tavla av konstnären Jessica Haas.

– Episk dag med målning av en Koenigsegg, skriver hon på Instagram.

De flesta bilälskare tycker att den svenska superbilen Koenigsegg redan är ett konstverk i sig själv. Men vad gör man om man äger en av världens dyraste Koenigsegg och vill kunna titta på den även om man inte är i garaget? Jo, man gör som miljardären och hemlige bilsamlaren ”Dan Am I” – beställer en tavla av bilen.

Dan am I är ägaren bakom finalversionen av Koenigsegg Agera, bilen FE Thor, som är gjord i ett enda exemplar. Dessutom är bilen ytterligare påkostad genom att ett lager med krossade diamanter lagts ovanpå kolfiberkarossen. Värdet av bilen inklusive diamantlackeringen uppskattas till hisnande 75 miljoner kronor.

– Bilen är täckt med krossade diamanter och värd åtta miljoner dollar och i dag blev jag tillfrågad om att måla den privat. Originalet kommer att hänga i Dan am I:s bostad, skriver hon.

Uppdraget att förvandla dyrgripen till en tavla gick till bilmålaren Jessica Haas som precis som Koenigsegg innehar flera världsrekord – i Jessicas när det gäller att måla fort.  Dessutom är hon specialiserad på att avbilda läckra bilar.



Jessica bjöds in av ägaren till Agera Thor för att måla av bilen. Både ägaren och konstnären visar nu upp resultatet på Instagram – och resultatet ser att ha blivit lyckad av reaktionerna att döma. Samlaren Dan am I äger flera superbilar och är välkänd i sociala medier, men ingen vet med säkerhet vem han är. Han har även visat upp en Bugatti Chiron och exklusiva McLaren-bilar på sin Instagram.

Den som gillar Koenigsegg-tavlan kan senare köpa kopior från konstnärens hemsida.

**<u>Fakta Koenigsegg Agera FE THor</u>**

Bilen byggdes som en av de två sista i modellserien med Agera. Den andra bilen kallas för Väder. FE står för Final Edition.

Jämfört med standardbilen har den större vinge, mer aerodynamisk hajfena och kolfiber-ytor som är täckta med krossade diamanter.

Bilen har samma drivlina som One:1: En megawatt, alltså 1000 kW, vilket motsvarar 1360 hästkrafter. Även vridmomentet är skapligt: 1371 Nm.

Bilen uppges klara 0-100 km/h på cirka tre sekunder och toppfarten ligger på 437 km/h.



**Redaktören bytbil**

Klassiker

## 11. Grattis Suzuki Swift!

Publicerad 29 november **2009**

**Idag på Sunes namnsdag firar vi på Klassiker bilnamnsdag för Swift.**




Småbilen Suzuki Swift började sitt liv 1983 först under namnet SA310 innan den döptes om till Cultus på den japanska marknaden.

1988 kom den andra generationen och när den skulle säljas på exportmarknader började modellnamnet Swift användas. Den såldes framförallt som Suzuki Swift, men i Colombia marknadsfördes den som Chevrolet Swift.

2004 kom den femte generationen Suzuki Swift, och den tillverkas fortfarande.



*Suzuki Swift från 1990.*




*2007 års Suzuki Swift.*

Den indiska biltilverkaren Maruti Suzuki presenterade 2008 en modell med namnet Swift och i Kanada finns Swift+ som bygger på Daewoo Kalos.

Swift hette också en biltillverkare i Coventry, England som var verksam mellan 1900 och 1931. Men det hör inte hit eftersom det är modellnamn Namnsdagsbilen handlar om, inte bilmärken.




*Swift 2017*

**Text Carl Legelius**

NyTeknik

**12. Bloodhound har passerat 1 000 km/h i Kalahariöknen**

2019-11-20 09:20

**Under två dagar avverkade bilen 806 km/h, följt av 1 010 km/h. Men Bloodhound SSC har en bit kvar till slutmålet på 1 610 km/h, och gäckas av ett 22 år gammalt rekord.**




*Det går undan för Bloodhound*

Projektet kring att skapa världens snabbaste bil offentliggjordes 2008, och en prototyp av Bloodhound Supersonic Car visades upp 2010. Målsättningen var då att man fyra år senare skulle nå tusen miles i timmen, motsvarande 1 610 km/h, men teamet har haft en del motvind.

I oktober anlände Bloodhound SSC till slut i Sydafrika och den bas som teamet har byggt i Kalahariöknen. Planen är att bilen ska ha nått 1 000 mph inom ett år, men man har även jagat en annan viktig gräns.

Teamet vill slå det gamla rekordet på 763 mph (1 227 km/h) som sattes av Thrust SSC 1997. I början av november nådde Bloodhound 461 mph (741 km/h), och under två dagar avverkades sedan 501 mph (806 km/h) – följt av 628 mph (1 010 km/h).

**Läs mer:** [Koenigsegg Regera slog rekordet för 0-400-0 km/h]

Delmålet är därmed inte uppnått, men föraren i Bloodhound SSC är samma RAF-pilot som satte rekordet i Thrust SSC för 22 år sedan, och Andy Green tror att den nya bilen kommer att vara mogen under 2020.

– Den stabilitet och trygghet som Bloodhound ger mig som förare är ett bevis på de år av ingenjörskonst i världsklass som har investerats i henne, av nuvarande och tidigare teammedlemmar. Med all data som har genererats genom att nå 628 mph befinner vi oss i en utmärkt position för att sätta ett nytt hastighetsrekord under nästa år eller så, säger Andy Green till BBC.

Bilen har två drivkällor: En hybridraketmotor samt jetmotorn, en EJ200 hämtad från Eurofighter Typhoon, som står för den inledande kraften. Till detta kommer en V8 från Jaguar som agerar bränslepump för hybridraketmotorn.

**AV JOHN EDGREN**

**RELATERADE ARTIKLAR**

**Dramatiskt avslut för NunaX i solbilstävling – bilen brann upp**

**Koenigsegg Regera slog rekordet för 0-400-0 km/h**

**Deras nya V8 på 1600 hk ska säkra världsrekordet**

**Inget nytt fartrekord i år**

## 13. Fredagsfilm: Alfa Romeo 4C med Judd V8

Publicerad 2019-11-22, 18:26



***FILM**: https://youtu.be/zSWyv0iQFKM*

**I originalutförande är** Alfa Romeo 4C är långt ifrån att vara någon slöhög. Radfyran på 240 hästar räcker mer än väl till både vanlig väg och en del bankörning. Speciellt eftersom den väger in på lätta 1.100 kilo. Men ska man ställa upp en backtävling är det inte riktigt tillräckligt – det tyckte i alla fall inte den italienska föraren Marco Gramenzi.

Därför läattade han sin 4C till strax över 700 kilo. Men inte nog med det. Han bytte ut radfyran och ersatte den med en V8 på tre liter byggd av brittiska Judd. Motorn ger 525 hästar och varvstoppet ligger på 11.000 varv och som ni förstår låter den helt fantastiskt.

**Var extra uppmärksam** cirka 50 sekunder in i filmen när Gramenzi, efter att ha bromsat in för en däck-chikan, verkligen går igenom växellådan och låter motorn vråla för fullt!
Skruva upp ljudet och ha en trevlig fälg!



**Fredagsfilm: Mercedes SLK med Judd-V8:a**



**Av Patrik Lundin**

**SLUT**